С. С. С. Р.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 249. 27-го июня 1926 г. Г. Гомель.

Н. К. П. С.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 2405—2410).

Распоряжения Правления дорог.

А. № 2405. О наложении административного взыскания за неправильное пользование бесплатными билетами при проезде по железным дорогам.

Об'является для сведения и соответствующих отметок по учету помещенный ниже сего список рабочих и служащих Западных ж. д., лишенных на основании приказа ЦАУ от 2/XII—22 г. № 593 (см. п. 2 дополнительных раз'яснений к руководству по применению Правил о бесплатном проезде), права пользования бесплатными билетами.

УЦД *Вл. Сивков.*
А *Куколевский.*

№№ по порядку.	Фамилия и имя.	Должность.	Род нарушения.	Время обнаружения нарушения.	Наложенные меры взыскания.	Основание.
1	Шингер Бронислав.	Рем. рабочий 1-го уч. Отдела Пути	Передача сыном пригородного (сезонного) билета постороннему лицу.	8/IV с. г.	Лишен права получения всех билетов для себя и семьи за исключением пригородного (сезонного), а также билета и наряда в случае увольнения по 1-е июня 1927 года.	Отношен. С Зап. ж. д. от 28/IV—с. г. за № 15308.
2	Болдырев Трифон.	Рем. рабочий 11-го уч. Отдела Пути	Неправильное пользование консультационным билетом.	5/V с. г.	Лишен права получения одного разового билета для себя в текущем году.	Переписка ПЧ—11 от 20/V с. г. за № 1785.
3	Савчук Григорий.	Сторож Гомельской школы ученичества.	Проезд жены по билету-карточке с истекшим сроком годности.	18/IV с. г.	Тоже для семьи.	Отношен. С Зап. ж. д. от 27/IV за № 15278.

*) Отпечатано отдельной вклейкой.



№№ по порядку.	Фамилия и имя.	Должность.	Род нарушения.	Время обнаружения нарушения.	Наложенные меры взыскания	Основание.
4	Репетуха Георгий.	Ученик Жлобинск школы ученичества	Произвольное исправление срока действительности, выданного ему билета-карточки.	24 XII 1925 г.	Лишен права получения всех билетов для себя и семьи за исключением пригородного (сезонного), а также билета и наряда в случае увольнения, по 1 е января 1927 г.	Отношен. С Зап. ж. д от 6 I — с. г. за № 798.
5	Пономаренко Филипп.	Рабочий 3-го участка Отд. Связи и Электротехники.	Проезд по пригородному (сезонному) билету с истекшим сроком годности.	16/III с. г.	Лишен права получения 2-х разовых билетов для себя в текущем году.	Отношен С Зап. ж. д. от 26/III — с. г. за № 12947
6	Скорино Андрей.	Грузчик ст. Гомель.	Тоже.	14 III с. г.	Тоже.	Отношен. С от 20/III с. г. за № 12526.
7	Балмаков Архип.	Рабочий 4-го участка Отдела Пути.	Тоже.	8 III с. г.	Тоже.	Тоже.

Начальник Билетной Части *Абрамов*

№ 2406. О результатах весеннего осмотра дорог.

Результаты весеннего осмотра текущего года показали, что состояние дорог в общем, по сравнению с состоянием осенью прошлого года, улучшилось во всех отношениях и линией проделана большая работа; тем не менее, на дорогах имеется еще много дефектов, на которые необходимо обратить самое серьезное внимание и для изжития которых должны быть приняты самые решительные меры.

Состояние и недостатки отдельных отраслей хозяйства в главных чертах следующее:

По Отделу Пути.

Путевое хозяйство. Путь на всех участках, принимая во внимание об'ективные условия весеннего времени, необходимо признать сравнительно удовлетворительным. Исключение составляют кривые по всей линии, постановка которых в плане неудовлетворительна в отношении соблюдения установленных радиусов: почти все кривые срихтованы неправильно, благодаря чему ход поезда очень неспокоен. Нет надлежащего надзора за состоянием скреплений и таковое при более внимательном отношении к делу линейных агентов могло бы быть много лучше, как например, небрежного отношения агентов к этому вопросу, можно указать на состояние путей на ст. Почеп, где обнаружено много недобитых костылей и недовинченных болтов, а на одной из стрелок найден рельс (рубок), в стыке которого болтов не было и не были даже просверлены отверстия для них. За такое недопустимое содержание пути предлагается ПЧ-10 об'явить выговор ПД и ПДР ст. Почеп.

Не обращено достаточного внимания на отвод воды при таянии снега от полотна, благодаря чему в некоторых местах образовалось разжижение грунта; особенно это явление наблюдалось на Брянском участке.

Равным образом, совершенно не обращено внимания на полотно пути под переездными настилами и не принято мер к вскрытию последних для облегчения оттаивания и просыхания грунта; благодаря этому на всех переездах появились очень сильные толчки. Особенно неблагополучны в этом отношении Брянский, бывш. 4, Жлобинский и Минский участки. Необходимо также всем участкам обратить внимание на более правильную укладку шпал, среди которых найдено значительное число уложенных не перпендикулярно к оси пути (не по наугольнику). Наиболее удовлетворительным найден путь на Сновском, б.

7-м и Калинковичском участкам и наименее удовлетворительным—на Минском, Березинском и Брянском участках.

Щебеночное покрытие на Жлобинском, б. 4-м и Сновском участках содержится в удовлетворительном состоянии, а на Минском и Березинском надлежащего присмотра за таковым нет. Особенно на Минском участке, где есть много щебня, сброшенного с пути в кюветы и не подобранного.

Стрелочные переводы в общем содержатся удовлетворительно и уложены по шаблону, правильно, необходимо лишь везде обратить большее внимание на своевременную разгонку остряков, смазывание стрелок и надлежащее закрепление шплинтами болтов, соединяющих тяги с остряками.

Искусственные сооружения. Искусственные сооружения в общем содержатся в надлежащем виде и крупных дефектов таковых не установлено. Необходимо линейной администрации обратить внимание на надлежащее содержание стыков на мостах, систематическое поддержание подферменных площадок в чистоте и своевременное смазывание катков подвижных опор, на что участкам неоднократно уже указывалось. Нужно также линии озаботиться немедленным приведением в полную исправность всех противопожарных мер на мостах, особенно деревянных, так как в некоторых местах установлено недостаточное количество бочек с водой и неудовлетворительного качества швабры.

Гражданские сооружения. Гражданские сооружения постепенно начинают приводиться в порядок, но в работе этой нет еще надлежащей плановости, почему на ряду со зданиями второстепенного значения, содержащимися в полном порядке, имеются здания, более важные и существенные, но в состоянии много худшем, чем первые. Необходимо при производстве ремонта учесть это обстоятельство и выработать каждому участку подробный план такового, учитывая важность и назначение того или другого здания. Одновременно с этим надо обратить особое внимание на службы и дворы при зданиях, чего участки почти поголовно не делают: имеются в наличии службы, совершенно разваливающиеся, помойные ямы, частично разрушенные и т. п. Такое положение недопустимо, т. к. при затрате незначительных средств, имеющихся в распоряжении участков, и употреблении старых материалов —все это оборудование с успехом может поддерживаться в сносном порядке. Особое внимание нужно уделить вопросу ликвидации всякого рода нетиповых построек и прекращения дальнейшего строительства их, каковое строительство в последние годы, при попустительстве линейной администрации, приняло невероятные размеры. К сожалению, участками этому вопросу уделяется слишком мало времени, несмотря на категорические указания Правления; ярким примером этого служит неисполнение до весеннего об'езда б. 7 участком личного моего распоряжения, отданного еще в ноябре месяце пр. г., об уничтожении ряда нетиповых служб на раз'езде Якимовка.

Нетиповые постройки должны быть разряжены до пределов действительной необходимости, все излишнее снесено, а остающиеся поддерживаться агентами, пользующимися ими, в надлежащем состоянии как в отношении внешнего вида, так и в отношении прочности их и санитарного благоустройства. Особо неряшливым видом отличались дворы ПД раз. Полужье, Кричев и Коммунары, за что предлагается ПЧ—10, 11 и 9 об'явить замечания вышеуказанным ПД. То же самое должно быть сделано и в отношении содержания дворов при домах и всей вообще станционной территории. При чем, опрятное содержание дворов при жилых домах лежит на обязанности жильцов и только первая очистка весною производится участком Пути. Допущение ПЗ ст. Бахмач очистки двора при одном из жилых домов артелью рабочих поставить на вид. Доказательство полной возможности сделать это дал Калинковичский участок, в течение двух недель проведший все указания Комиссии в жизнь.

Наконец, участкам необходимо следить за производством построек посторонними дорогам лицами по установленным правилам, а тем более не допускать таковых в пределах полосы отчуждения, что, к сожалению, было допущено некоторыми участками.

Хранение материалов и инвентаря.

Хранение материалов и инвентаря требует упорядочения. Материалы, имеющиеся на участках, хранятся часто в разбросанном виде и в местах, где они могут подвергаться порче.

Нет надлежащего надзора за своевременным расходованием их, почему

некоторые материалы залеживаются и приходят в негодность. На складах и кладовых участков и дорожных мастеров хранятся материалы, для работ ненужные и только загромождающие кладовые; таковые должны сдаваться без замедления ХМО. В кладовых дорожных мастеров инвентарь и материалы зачастую хранятся в беспорядке, что должно и может быть устранено без малейших затруднений. Почти нигде у дорожных мастеров в местах хранения керосина нет ящиков с песком на случай пожара. Новые шпалы, снеговые щиты и колья складываются в низких заливаемых водою местах, что способствует быстрой порче их. Запасы некоторых материалов на участках не соответствуют потребности,—чрезмерно велики. Необходимо при современном недостатке материалов вообще дело это вести так, чтобы ничего лишнего на участках не иметь.

По Отделу Тяги.

1. Имеет место задержка в ремонте вагонов, отцепленных на промежуточных станциях. Для устранения этого всем ТЧ завести учет времени отцепки, подачи вагонов на ремонтные пути, вызова слесарей, прибытия последних на станцию, начало и конец работ и от'езд их после произведенного ремонта.

2. Обращено внимание на значительное количество валяющихся на станционных путях (ст. Бахмач и Гомель-сорт.), в особенности служивших для ремонта подвижного состава, запасных частей и материалов, снятых с ремонтируемых вагонов, что указывает на отсутствие организованной подборки этих предметов и на совершенно недопустимое пренебрежение старых материалов в условиях переживаемой нужды в металлах.

3. Равным образом, недостаточно обращается внимания на отборку годных для постановки на вагоны запасных частей из лома, предназначенного для передачи Рудметаллторгу на ст. Злынка и Гомель-сорт.

4. По станции Бахмач наблюдается передержка вагонов на передаче и большой процент брака вагонов при передаче, вследствие сдачи последних без стержневых гаек.

5. На ст. Кричев оказалось не открытым новое водоснабжение, испытанное еще в марте месяце, благодаря чему вызывалась работа дополнительного водоснабжения у моста реки 121 версты. Промедление допущено по неуважительной причине, заключающейся в неустановке второго аггрегата и относится к недостаточной внимательности к производству работ как со стороны Отдела Тяги, так и Отдела Пути.

6. Снабжение паровозов топливом на ст. Орша Западных вызывает передержку поездов и переработку часов паровозных бригад. Необходимо Т совместно с ХМО установить соглашение с Моск.-Бел.-Балтийской дорогою о снабжении паровозов топливом на ст. Орша МББ, где имеют стоянку паровозы в ожидании поездов.

7. В Минском участке допущена переделка ненормальных вагонов устаревшего типа на платформы с глухими бортами. Так как указанные платформы для работы с балластными поездами не применимы, потребовалась переделка их с откидными бортами, что вызвало дополнительные работы и расход. Настоящее ставится на вид ТЧ-2 и монтеру вагонов тов. Ивановскому.

8. При оборудовании нового здания мастерских депо Осиповичи небрежно и без соблюдения правил безопасности установлен нефтяной двигатель, благодаря чему при недостаточно сильном пусковом приборе, при пуске на холостой ход и при отсутствии на трансмиссии холостого шкива, приходится надевать ремень на ходу, что является небезопасным для обслуживающего персонала и потребовало переделки. За допущение установки двигателя в указанном виде ТД Осиповичи ставится на вид и обращается внимание Т.

9. Территория вагонных мастерских депо Гомель-Сорт. чрезвычайно загрязнена и завалена железным хламом и запасными частями. Необходимо немедленно разобрать при помощи специально-созданной для этой цели бригады, и годное утилизировать для ремонта вагонов.

10. В Главных Гомельских Мастерских, в столярной мастерской, с целью просушки, допускается складывание на стропильных связях досок и другого лесного материала, чем перегружаются не расчитанные для этого стропильные сооружения и создается угроза прочности здания мастерской.

11. Несмотря на постановление Правления дорог еще 23-го октября 1925 г. за № 36, до сего времени не вполне организован в Главных Мастерских Технически-Производственный Отдел. Предлагается принять самые энергичные меры

к приведению в исполнение постановления Правления дорог.

12. В области отчетности—обнаружено, при просмотре расчетных книжек мастеровых депо Бахмач, что записи заработка ведутся общей цифрой, тогда как следует делать запись с подразделением по роду оплаты.

13. На ряду с этим в вагонном цеху того же депо чрезвычайно целесообразно заведена книга производственных предположений, каковую предлагается завести всем ТЧ и ТД.

По Отделу Эксплоатации.

1. Особенное внимание обращает неправильное ведение техническо-грузовой и вагонной отчетности на промежуточных станциях, где ежедневный груз и вагонооборот едва достигают десяти вагонов и, кроме того, эта отчетность настолько проста и ясна, что не требуется никаких особых пояснений, а лишь немного внимания, которого не было, а было проявлено просто небрежно-халатное отношение.

Неправильности заключались, главным образом, в неточном показании количества вагонов с фактическим наличием на станции, причина значительных простоев вагонов не всегда указываются и самое ведение этих отчетностей небрежное, с исправлениями, помарками (ст. ст. Городня, Якимовка, Старушки, Солтановка, Кр. Берег и Руденск).

2. Обнаружена недостаточно внимательная сортировка грузов на ст. Бахмач, Гомель и Жлобин,—в первом—задержки попудных грузов, назначением на станции Западных дорог с истекающим уже сроком доставки, вследствие чего на ст. назначения эти грузы прибывают с просрочкой; во втором и третьем—имеет место формирование в те же сутки по два и более неполногруженных вагонов на одну и ту же ст. назначения.

3. На станции Сновской обнаружен груз своей собственной приемки с просрочкой, что указывает на полное индифферентное отношение причастных агентов не только к быстрому продвижению вообще грузов, но и к своевременной погрузке своих грузов.

4. Наблюдаются случаи неоставления места в сборных и других поездах для уборки груженных вагонов с промежуточных станций, что указывает на недостаточный надзор в этом отношении со стороны Конторы Отделения (ст. Почеп не было оставлено место на шесть вагонов).

5. На ст. Бахмач имеют место простой паровозов под поездами, что свидетельствует о преждевременном без расчета затребовании паровозов под поезда.

6. Допускается в кондукторских дежурных снимание кондукторами и паровозными бригадами верхней одежды в спальнях.

В частности, на ст. Бахмач недостаточно чисто содержатся кондукторские комнаты,—на постелях заношенное белье, что свидетельствует об отсутствии наблюдения со стороны ДС.

На ст. Кричев обнаружено крайне недопустимое явление по обслуживанию дежурных кондукторских и комнаты для приезжающих агентов: при наличии в кондукторском помещении четырех кроватей, а в комнате для приезжающих агентов семи кроватей, со средней населенностью обоих помещений в шесть человек, таковые обслуживаются тремя специальными сторожихами, помещающимися в тех же комнатах лишь за занавесками. Предлагается Д урегулировать обслуживание означенных помещений с сокращением числа сторожих и устранением жилья их в данных комнатах.

7. Обращает на себя значительное количество занятых по всей дороге под жилье, склады и другие надобности нормальных товарных и пассажирских вагонов, тогда как в таковых испытывается и ожидается в будущем—крайняя нужда. Отделам Д и Т принять самые решительные меры к освобождению вагонов, приведению их в порядок и обращению для работы по прямому назначению.

8. Вагоны, находящиеся на станции, невсегда подклиниваются, между тем имеются подкладки (ст. ст. Пуховичи и Руденск).

9. Помещения как служебные, так и для пассажиров содержатся в недостаточной чистоте, а также в недостаточно опрятном состоянии находятся разного рода об'явления (ст. ст. Руденск и Верейцы).

На ст. Злынка допущена неуместная вывеска буфетосодержателя, указывающая на владельца и на предметы продажи, в частности—пива.

10) Имеет место недостаточный досмотр со стороны станционной администрации за буфетосодержателями, как в

исполнении ими обязательств, так и содержания в надлежащей чистоте предоставленных в их распоряжение разного рода помещений. Так, на ст. Гомель-Пасс. допущено отсутствие питьевой воды в графинах на столах буфетного помещения, а таковая находится сзади буфетной стойки, в глиняной кадке. Тот же буфето-арендатор предоставленные для склада разного рода имущества сараи превратил в хлевы для свиней, распространяющее сильное зловоние в предстанционном районе. Для устранения указанных непорядков принять решительные меры.

11. В крайнем беспорядке и не безопасно в пожарном отношении содержится территория склада ДТПО при товарном дворе ст. Гомель-Пасс.

По Отделу Связи и Электротехники.

1. Общее состояние электрических установок и телеграфных линий удовлетворительное, исключение представляет телефонная связь дежурных по станции со стрелочными постами, работа которой недостаточно отчетливая, вследствие допущения содержания в неполном порядке микрофонов и батарей, на что обращается внимание всех ШЧ.

2. Из других неисправностей приходится отметить бездействующие электрические предупредительные диски на ст. ст. Низковка и Березина, а на ст. Речица неработавший семафоро-повторитель, причем диски оказались не закрещенными.

3. По первому участку ШЧ—обращает внимание запущенность ремонтом аппаратных столов, а по второму участку требуется приведение в порядок всей телеграфной мебели и улучшение комнатной проводки на малых станциях. На станциях участков: Гомель—Унеча, Новозыбков Н.-Северск и Минск—Осиповичи—Слуцк требует ремонта все желоба, прикрывающие комнатную проводку.

4. На участке ШЧ 4 установлено неисполнение распоряжения о подборе однотипных телеграфных аппаратов, устанавливаемых на станциях.

5. Не в должном порядке и чистоте содержится мастерская Гомельской электрической станции.

6. Администрацией означенной станции как видно, совершенно не уделяется внимание правильности расходования электро-энергии на освещение, так как установлено, что во многих местах электрическое освещение горит и днем.

Отмечая непорядок в отношении расходования электро-энергии, приходится таковой отнести как ШЭС Электр. ст. Гомель, в части ненаблюдения за своими абонентами, так и к непосредственным виновникам непорядка, а именно ДН—2 и ПЧ—4, допустившим горение—ДН в своей конторе, а ПЧ—на находящемся в его ведении дворе смотрителя зданий Гомель-Пасс. и в бане ст. Гомель-Хоз.

По Хозяйственно-Материальному Отделу.

Состояние складского хозяйства.

1. Хранение материалов по всем складам ХМО производит впечатление заботливого отношения МС к сохранности материалов; к числу лучших в этом отношении следует отнести Бахмачский склад, а к числу худших склад ст. Унеча и частично склад на станции Гомель-Хоз., так называемые Пинские бараки. На складе ст. Унеча—металлы, металоизделия и прочие материалы расположены по кладовым без учета наиболее рационального использования помещений, кроме того некоторые однородные материалы хранятся в разрозненном виде. В результате нерационального использования кладовых пришлось сделать особое приспособление для хранения угля древесного. На так называемом Пинском Складе ст. Гомель-Хоз., на ряду с другими материалами, допущено хранение соломы.

2. В конторе склада Гомель-Хоз. архив представляет свалочное место, а не хранилище документов и отчетности, которая просто свалена в кучу.

3. В Жудиловской базе в течение летнего сезона необходимо привести в больший порядок территорию склада, окончательно покончив с рассортировкою рельсового хозяйства, и разделать на дрова деревянные фермы, негодные к употреблению.

4. На Минском складе нерационально в отношении безопасности хранится на втором этаже чугунное литье, от тяжести которого может быть поврежден потолок.

5. В погребе для хранения легковоспламеняющихся материалов необходимо в срочном порядке закончить проводку электрического освещения и обследовать возможность углубления погреба с целью увеличения высоты помещения.

Топливное хозяйство.

6. Склады топлива с внешней стороны, как в отношении штабелевки углей, так равно и дров—в нормальном состоянии. На складе топлива ст. Унеча в будущем надлежит делать штабеля углей на площади в два—три раза больше, чем будет достигнуто более рациональное использование складской площади и, кроме того, при этом условии уголь будет менее подвержен выветриванию.

7. Подача топлива на паровозы по сравнению с прошлым несколько упорядочилась, длительных простоев паровозов под набором топлива не наблюдается, тем не менее следует стремиться к тому, чтобы окончательно изжить простои.

8. В недопустимом состоянии содержатся противопожарные приспособления на топливных складах ст. Сновская, Гомель (Ивановский склад), Речица, Орша—и Кричев, где или нет совершенно бочек или бочки без воды, а вместо швабр-имеются одни лишь шесты.

9. Обнаружена отсталость в представлении отчетности по складам Минск, Калинковичи и Унеча,— предлагается устранить несвоевременность представления и не допускать в будущем отсталости.

10. Предлагается М и Х в пределах своих районов произвести очистку Хойницкой ветки, засоренной мусором после складов дров и лесных материалов.

11. На ст. Новозыбков, Добруш, Злынка, Гомель-Сорт., Слуцк и на перегоне Житковичи—река Случь имеется не убранный металлический лом и разные железные вагонные части, которые собрать и отправить в Жудиловскую базу для передачи Рудметалторгу.

За непорядки, допущенные по Унечскому материально-топливному складу, МС, тов. Сергиевичу об'является замечание.

По Учебному Отделу.

1. Нерационально размещена школа на ст. Калинковичи, занимающая два отдельные здания. Размещение части шлоки в другом здании вызвано устройством в основном здании школы совершенно излишней, при наличии пионерского клуба, сцены и слишком широким размещением канцелярии школы.

2. Сторожем школы № 9 на ст. Гомель-Хоз. содержится при школе целое стадо коз, которые производят полный беспорядок на дворе школы и превратили последний в безобразное в санитарном отношении состояние Указанные беспорядки не могут быть терпимы, по этому предложить сторожу не допускать их в будущем, в противном случае выселить из помещения школы.

По Отделу Охраны.

Несмотря на то, что на участке между станцией Гомель-Пасс. и так называемым Моховым переездом имеется пост охраны, тем не менее на означенном участке пути наблюдается совершенно свободное хождение посторонней публики. На означенное обстоятельство обращается внимание НОХР на предмет усиления надзора и соответствующего указания подчиненным агентам охраны.

По Отделу Здравоохранения.

Помещение приемного покоя на ст. Гомель-Хоз. содержится недостаточно чисто и плохо вентилируется. Там же в помещении кухни, при аптеке, оказался беспорядок и грязь.

Об'являя об изложенном по Западным дорогам, предлагаю всем Начальствующим Правления и линии по принадлежности привести в исполнение преподанное настоящим приказом, учесть отмеченные непорядки и дефекты и принять решительные меры к устранению таковых.

Ч Вл. Сивков.
Я Куколевский.

С. № 2408. О неправильностях, допущенных станционными агентами при таксировке коммерческих грузовых отправок за март месяц сего года.

При сем об'является по дорогам для сведения ведомость о количестве выданных коммерческих грузовых отправок местного и прямого сообщений с указанием в ней процентного отношения неправильно протаксированных к общему числу выданных отправок.

Из ведомости усматривается, что в марте месяце сего года всего выдано 22188 отправок, из коих оказалось неправильно протаксированными 2330 отправок, что составляет 10,5% неправильностей, при чем более 5% неправильностей допущено следующими агентами по станциям:

По I-му участку станционного счетоводства.

Полужье—57,1%, ДС Гребенников.
Выгоничи—61,1%, ДСП Емельяненко

Почеп—6,9%, тов. кассир Ващенко.
Рассуха – 16,7%, ДС Личинов.
Унеча пас. ск. 11,7%, багажный кассир Зайцев.
Унеча мал. ск. 11,2%, товарн. кассир Стукалич.
Стародуб—13%, ДСП Дайненко 26,3% и Цинкутис 7,3%.

По II-му участку станционного счетоводства.

Белынковичи—14,7%, ДС Курашев 20%; ДСП Карпенюк 50% и Трус 21,4%.
Коммунары—33,1%, ДС Таланда 44,4%; ДСП Брулев 39%, Поклад 31%, Рыжанский 36,6%, Урянский 33,3% и Закржевский 26,6%.
Климовичи 16,8 тов. кассир Мысливчик.
Кричев 31,5%, ДС Приходько 29% и ДСП Кошелев 31,4%.
Темный Лес—15%, ДС Ясемчик 50%, ДСП Колесников 30,8%, Кореньков 17,1%, Затирко 33,3% и Добровольский 15,8%.
Белор. Горки—19,2, ДС Синаев (в виду неясных подписей).
Орша—7,4%, ДС Бавдзей (в виду отсутствия подписей).

По III-му участку станционного счетоства.

Клинцы пасс. ск.– 8,5%, ДС Куриленко (в виду отсутствия подписей).
Клинцы мал. ск.—22,3%, тов. кассир Корсаков.
Клинцы гор.—18,2%, КС Мержиевский (в виду отсутствия подписей).
Новозыбков пас. ск.—10,9%, багажн. кассир Кочкин.
Злынка—21,9%, ДСП Вольский 25% и Брюквин 32,5%.
Климов—14,3%, ДС Ивицкий 21,5% и ДЗ Колтынин.
Ново-Ропск - 7,7%, ДС Мазуренко,
Семионовка—14%, ДС Юрченко 15% и ДЗ Сидорик 10%.
Семионовка гор.—7%, товарн. кассир Тюльнев.
Новгород-Северск гор.—10,6%, ДСП Ахрамович 17,4% и Баев 10,1%.
Новгород-Северск город—12,5%, тов. кассир Визир.

По IV-му участку станционного счетоводства.

Гомель тов.—8,1%, таксировщик Губанов.
Гомель-хоз.—10,2%, помощник товарн. кассира Мягков.
Гомель гор.—5,3%, кассир Залесский.
Новобелица—5,2%, товарный кассир Антушевский.

По V-му участку станционного счетоводства.

Речица—13,2%, товарный кассир Яковлев.
Демехи—37,5%, ДС Гладков.
Василевичи — 11,7%, ДСП Майков 12,5%, Петрович 12,1%, Четырушкин 7,7% и ДЗ Скляренко 20%.
Авраамовская—20%, ДС Калиневич (в виду отсутствия подписей).
Хойники — 24,6%, ДСП Олехнович 36,7% и Владимиров 14%.
Голевицы - 16,7%, ДС Журов (в виду отсутствия подписей).
Калинковичи мал. скор.—8,7%, тов. кассир Гуцев.
Мозырь гор.—33,3%, кассир Злотников.
Птичь—9,6%, ДСП Веренич.
Копцевичи—10%, ДСП Федюков 8,7%, Адамцевич 9,7%, Крондо 10,1% и Давидович 23,1%.
Старушки—50%, ДС Мачуговский (в виду отсутствия подписей).
Житковичи—7,6%, ДСП Бахар.

По VI-му участку станционного счетоводства.

Бахмач — 15,7%, товарный кассир Сенько.
Дочь—30,6%, ДСП Минов 38,1%, Кисляков 6%, Бялый 33,3 и Дьяченко 16,7%.
Бондаревка—16,7%, ДЗ Муринов.
Мена – 9,9%, товарн. кассир Никифоренко.
Низковка—30%, ДСП Безруков 8,3%, Чернявский 50%, Краснопольский 42%, Жудро 14,3% и ДЗ Соболевич 50%.
Сновская 7,5%, товарн. кассир Глыбовский.
Камка—28,6% ДСП Солошенко.
Хоробичи—25,4%, ДСП Хмелевский 11,1%, Васильев 22,2% и Журавлев 12,5%.
Зябровка 31,6%, ДСП Волков, 75%, Маховенко 40%, Долгий 37,5% и ДС Божок 71,4%.

По VII-му участку станционного счетоводства.

Уза—12,7%, ДСП Дубровский 16,6%, Губанов 20%, Волков 7,1%, ДЗ Хоменко 25%, ДЗ Гапонович 25%.
Буда-Кошелевская—6,7%, ДЗ Раков.
Хальч—13,3%, ДСП Бажанов 50% и Павлович 20%.
Шацилки—14,2%, ДСП Глушак 30,6% и Синица 7,3%.

Горочичи—24%, ДСП Ассаулек 21,4% и Вольский 20%.

По VIII-му участку станционного счетоводства.

Жлобин мал. скор.—13,6%, ДСП Пащенко 8% и кассир Иващенко 14,4%.

Красный-Берег—7,1%, ДСП Заяц.

Телуша—11,1%, ДСП Гребеневич.

Березина мал. скор. 7%, помощник товарн. кассира Юнак.

Бобруйск гор. 13,7%, кассир Добровольский 9% и Божко 15%.

Ясень—6,2%, ДС Ващенко.

Ратмировичи—20,7%, ДС Шишкевич.

По IX-му участку станционного счетоводства.

Осиповичи—15,9%, товарный кассир Стойченко.

Верейцы—13,6%, ДСП Рыженков 50% и ДСП Ерасов 9,5%.

Уречье 27,5%, ДСП Вилента 37% и Бирюков 19,9%.

Старые-Дороги—7,5%, ДСП Илькевич.

Слуцк—13,7% ДСП Графинский.

Слуцк гор.—8,6%, товарный кассир Любенко.

Уборок—11,5%, ДС Луцкевич 15,6%, ДСП Саприновский 8,1% и ДЗ Белевич 12,5%.

Гродзянка—6,9%, ДСП Иванович.

Дараганово—5,6%, ДС Дзюда.

По X-му уч. станционного счетоводства.

Пуховичи—13,8% ДСП: Осипович 13,1%, Дзятко 23,5%, Шклярчич 9,3%, Шипко 10% и Суходольский 9,3%.

Руденск—17,1% ДС Алексеев 10,7%, ДСП: Будников 27,6%, Бесхлебный 44% и Белан 10,4%.

Михановичи—37,5%, ДС Никифоров 100%, ДСП Кутузов 33,3% и Куксо 100%.

Минск мал. скор.—6,7% Пом. тов. кассира Подольский.

Минск гор.—15,3% Таксировщик Фортунатов.

Беларусь—28,6% ДСП Волчек

Наиболее характерные неправильности выражаются в следующем:

По ст. Авраамовская

1. При перевозках грузов со ст. Гомель гор., провозная плата исчислялась за расстояние 120 км.; следовало-же исчислять за расстоявие 115 км.

(См. § 12, Части I Свода Тарифов).

По ст. ст. Авраамовская, Бобруйск гор., Березина, Выгоничи, Дочь, Коммунары, Осиповичи и Речица.

2. По отправкам пассажирской скорости, провозная плата исчислялась по багажному тарифу, тогда так на основании Сборника Тарифов № 344, тариф. № 6042, провозную плату следовадо исчислять по багажному тарифу с увеличением на 10%.

По ст. Белынковичи.

3. При перевозках грузов со ст. Могилев М.-Б.-Б. через Оршу, провозная плата исчислялась за расстояние 269 км.; следовало же исчислять за расстояние 267 км. (М.-Б.-Балт. 70 и Зап. 197).

По ст. Белорусские Горки.

4. При мелких перевозках сабзы и слив сушеных, провозная блата исчислялась по 1-му и 13-му классам; следовало-же исчислять по 11-му классу.

(См. поз. 105, гр 5, Части II-й Свода Тарифов).

5. При мелких перевозках кислоты лимонной, провозная плата исчислялась по X-му классу; следовало-же исчислять по 5-му классу.

(См. поз. 149 гр. 66, Части II-й Свода Тарифов).

6. При перевозках пассажирской скоростью книг печатных, провозная плата исчислялась по багажному тарифу с увеличениеи на 10%, следовало-же исчислять по X-му классу тарифа малой скорости с увеличением на 10%.

(См. § 3 прим. к гр. 47 Части II Свода Тарифов).

По ст. ст. Белорусские Горки, Бондаревка, Выгоничи, Верейцы, Климов, Новозыбков, Низковка, Речица и Хойники.

7. При перевозках пассажирской скоростью мешков порожних, провозная плата исчислялась по багажному тарифу с увеличением на 10%; следовало-же исчислять по 15-му классу тарифа малой скорости с увеличением на 10%.

(См. искл. тар. № 1 по гр. 72, Части III Свода Тарифов).

По ст. Бобруйск гор.

8. При мелких перевозках железа листового кровельного, провозная плата

исчислялась по 18-му классу; следовало же исчислять по 13-му классу.

(См. поз. 8 гр. 32, Части II-й Свода Тарифов).

9. При мелких перевозках чернила жидкого, провозная плата исчислялась по IV-му классу; следовало-же исчислять по 3-му классу.

(См. дополн. 1 к Части II-й Свода Тарифов).

10. При перевозках насыпью кукурузы не начислялся целевой сбор на ремонт вагонов, тогда как на основании Сборника Тарифов № 229, тар. № 2961 указанный сбор начислению подлежал.

По ст. Буда-Кошелевская

11. При перевозках пассажирской скоростью орехов лесных, провозная плата исчислялась по багажному тарифу; следовало-же исчислять по 11-му классу тарифа малой скорости с увеличением на 10%.

(См. § 1 примеч. к гр. 115, Части II Свода Тарифов и Сборн. Тариф. № 344, тарифн. № 6042).

По ст.ст. Буда-Кошелевская, Бахмач, Василевичи, Выгоничи, Верейцы, Гродзянка. Дочь, Жлобин, Злынка, Кричев, Климовичи, Карюковка, Коммунары, Новобелица, Низковка, Осиповичи, Птичь, Полужье, Пуховичи, Слуцк, Семионовка, Уза, Уборок.

12. По отправкам, прибывшим накануне дня закрытия станции для производства коммерческих операций плата за хранение исчислялась по истечении 48-ми часового льготного срока, считая и день закрытия станции, тогда как на основании ст. 66 Устава ж. д. плата за хранение грузов в таких случаях начислению не подлежала, так как течение сроков приостанавливается в те дни, когда выдача грузов не производится.

В тех случаях, когда праздничные дни следуют после уже начавшегося платного хранения груза, грузополучатель от уплаты сбора за хранение за такие праздничные дни не освобождается.

По ст. Березина малой скор.

13. При перевозках грузов в кружном направлении по указании пути следования дорогою отправления, провозная плата исчислялась за действительно пройденное расстояние, тогда как на основании ст. 48 Устава ж. д. провозную плату в таких случаях следует исчислять за кратчайшее расстояние.

По ст.ст. Березина и Клинцы гор.

14. При перевозках семени подсолнечного весом 10349 кг., провозная плата исчислялась за норму 12,5 тонны; следовало-же исчислять за действительный вес, так как норма для семени подсолнечного установлена в 10 тонн.

(См. Сб. Тар. № 339, тарифн. № 5850 и доп. I к Части II-й Свода Тарифов).

По ст.ст. Березина и Гродзянка.

15) При мелких перевозках бочек железных неоцинкованных, провозная плата исчислялась по 10-му классу; следовало-же исчислять по 15-му классу.

(См. поз. 23 гр. 33 Части II Свода Тарифов).

По ст. Василевичи.

16. По отправкам пассажирской скорости плата за хранение начислялась по истечении 24-х часового льготного срока хранения; следовало-же начислять по истечении 48 часов, считая с полуночи, следующей за днем прибытия груза.

(См. ст. 64 Устава ж. д.).

17) При перевозках в навалку ободьев колесных в грубом виде доля нагрузочно-выгрузочного сбора исчислялась по 11 и 8 коп. с тонны; следовало-же исчислять по 22 и 16 коп. с тонны, так как указанный груз не входит в § 4 Правил о нагрузке и выгрузки грузов.

По ст.ст. Выгоничи и Зябровка

18. При повагонных перевозках в адрес винокуренных заводов в кратчайшем направлении кукурузы, провозная плата исчислялась по II специальному классу; следовало-же исчислять по 12-му специальному классу.

(См. испр. в Сборн. Тариф. № 344 и Бюл. Зап. ж. д. № 194).

По ст.ст. Выгоничи и Уречье.

19. При мелких перевозках соли каменной, сбор за взвешивание исчислялся по 31 к. с тонны; следовало-же исчислять по 15 к. с тонны.

(См. п. 1—I разд. II-й § 44, Части I Свода Тарифов)

По ст. Выгоничи.

20. При перевозках грузов малой скоростью, провозная плата исчислялась

по соответствующему классу с увеличением на 10%, тогда как на основании Сборн. Тариф. № 362, тарифн. № 6585 такой порядок расчета при перевозках грузов мал. скор. введен с 15/IV с. г.

По ст.ст. Верейцы, Жлобин, Клинцы, Клинцы гор., Стар.-Дороги.

21. При мелких перевозках горшков чугунных эмалированных, провозная плата исчислялась по II-му классу; следовало-же исчислять по 18-му классу.

(См. доп. 1-ое Сб. Тариф. № 339, тарифн. № 5850 и поз. 69 гр. 33, Части II-й Свода Тарифов).

По ст. Гродзянка.

22. При мелких перевозках картузов бумажных в кипах, провозная плата исчислялась по 3-му классу; следовало-же исчислять по 12-му классу.

(См. поз. 21-б гр. 12, Части II-й Свода Тарифов).

По ст.ст. Гродзянка, Злынка, Клинцы гор., Климовичи, Коммунары. Руденск, Уречье.

23. При повагонных перевозках в адрес винокуренных заводов кукурузы при указании кружного пути следования груза отправителем, провозная плата исчислялась за кратчайшее расстояние и по исключит. тарифу № 11 гр. 117; следовало-же исчислять за расстояние, указанное в накладной на общем основании, т. е. без применения исключительного тарифа.

(См. § 16 Части I Свода Тариф. и Сб. Тар. № 349, тарифн. № 6185).

По ст. Гомель-пасс.

24. При перевозках грузов со стан. Бурлук Южных ж. д. в направлении через Ворожбу—Бахмач, провозная плата исчислялась за расстояние 511 км.; следовало-же исчислять за расстояние 616 км. (Южн. 314, М.-К.-Ворон. 105, Зап. 197).

25) При перевозках грузов со стан. Киев I Ю.-Зап. в направлении по указанию отправителя через Калинковичи, провозная плата исчислялась за кратчайшее направление через Киев и Бахмач, тогда как на основании § 16 Части I Свода Тарифов, провозную плату следовало исчислять за расстояние, указанное отправителем в накладной.

26. При перевозках грузов со стан. Ростов/Дон через Основу, Ворожбу и Бахмач, провозная плата исчислялась за расстояние 1173 км.; следовало-же исчислять за расстояние 1073 километра (Дон 521 Южн. 250 М.-К.-Ворон. 105, Зап. 197).

По ст. Гомель мал. скор.

27. При мелких перевозках посуды фаянсовой, провозная плата исчислялась по 7-му классу; следовало-же исчислять по 12-му классу.

(См. поз. 10 гр. 114 Части II Свода Тарифов).

28. При перевозках в навалку стекла лампового доля нагрузочно-выгрузочного сбора исчислялась по 22 и 16 к. с тонны; следовало-же исчислять по 11 и 8 к. с тонны, так как названный груз входит в § 4 Правил о нагрузке и выгрузке грузов.

29) При мелких перевозках посуды железной эмалированной, провозная плата исчислялась по 18-му классу; следовало-же исчислять по 10-му кл.

(См. поз. 197 гр. 33 Части II Свода Тарифов).

30) При мелких перевозках горелок венских жестяных, провозная плата исчислялась по 7-му классу; следовало-же исчислять по 5-му кл.

(См. поз. 3 гр. 53 Части II Св. Тариф.).

31. При перевозках жерновов мельничных в ящиках весом 12120 кг. доля выгрузочного сбора исчислялась по 8 коп. с тонны; следовало-же исчислять по 16 коп. с тонны.

(См. п. 1-д) разд. III § 44, Части I Свода Тарифов).

32. При мелких перевозках рожков турецких, провозная плата исчислялась по I-му классу; следовало-же исчислять по 12-му классу

(См. поз. 93 гр. 5 Части II Св. Тариф.).

33. При повагонных перевозках соли калийной, провозная плата исчислялась по 28-му классу; следовало-же исчислять по 28-му классу со скидкой 30%.

(См. § 2 прим. к гр. III, Части II Св. Тарифов).

34. При мелких перевозках частей станков к швейным машинам, провозная плата исчислялась по 3-му классу; следовало-же исчислять по 15-му классу.

(См. поз. 86 гр. 61 Части II, Свода Тарифов).

35. При повагонных перевозках рыбы частиковой соленой, сушеной мелких пород, провозная плата исчислялась по

22-му классу; следовало-же исчислять по 20му классу.

(См. поз. 4-В)-аа) гр. 93 Части II, Св. Тарифов).

36. При повагонных перевозках бревен сосновых длиною 6 метров толщиною до 20 сант., сбор за станционные расходы исчислялся по 18 коп. с тонны; следовало-же исчислять по 37 коп. с тонны.

(См. исправл. в Сб. Тариф. № 349).

По станции Гомель-Хоз.

37. При перевозках грузов со ст. Милославская Р.-Ур. через Елец, Орел и Брянск неправильно исчислялась провозная плата (расстояние в дорожных документах не указано); следовало же исчислять за расстояние 779 км. (Р. Ур. 168 Ю.-Вост. 197 МББ 134 и Зап. 280).

38. При перевозках грузов со ст. Курск гор. М. К. Вор. через Бахмач неправильно исчислялась провозная плата; следовало-же исчислять за расстояние 487 км. (МКВ 287 Зап. 200).

39. При повагонных перевозках каменного угля на платформах, провозная плата исчислялась за норму повагонной нагрузки 16,5 тонны; следовало-же исчислять за действительный вес, но не менее чем за норму повагонной нагрузки 8, 2 тонны.

(См. § 2 прим. к гр. 112 Части II Св. Тарифов).

40. При мелких перевозках стали инструментальной, провозная плата исчислялась по 13-му классу; следовало-же исчислять по 18-му классу.

(См. поз. 5 гр. 32 Части II, Св. Тириф.).

По станции Демехи.

41. 2% целевой сбор начислялся на сборы необязательных работ, тогда как на основании Сб. 88 Тар. № 349, указанный сбор подлежит начислению только лишь на суммы сборов, поступающих в доход дороги.

По ст. ст. Добруш, Зябровка, Камка, Кричев, Михановичи.

42. При перевозках ссыпных хлебных грузов 2% целевой сбор начислялся на целевой сбор на ремонт вагонов и на сбор за щиты, тогда как на основании Сборника Тарифов № 271, тарифн №3914 таковой начислению на указанные сборы не подлежал.

43. При мелких перевозках канифоли, провозная плата исчислялась по 15-му классу; следовало-же исчислять по 16-му классу.

(См. поз. 18 гр. 98 Части, II Св. Тар.).

По станции Житковичи.

44. При мелких перевозках втулок чугунных и лопат железных, провозная плата исчислялась по 13-му классу; следовало-же исчислять по 20-му классу.

(См. поз. 54 гр. 33 и поз. 35 гр. 4 Части II Свод. Тариф.).

45. При перевозках ссыпных хлебных грузов сбор за выгрузку исчислялся по 43 коп. с тонны; следовало-же исчислять по 82 коп. с тонны.

(См п. 2-а) разд. X § 44 Части I Св. Тарифов).

По ст.ст. Житковичи, Злынка.

46) При мелких перевозках соды каустической сухой, провозная плата исчислялась по 7-му классу; следовало-же исчислять по 16-му классу.

(См. поз. 225-а гр. 66, Части II-й Свода Тарифов).

По ст.ст. Житковичи, Жлобин, Коммунары.

47) При перевозках пассажирской скоростью пива русского, провозная плата исчислялась по багажному тарифу; следовало-же исчислять по 6-му классу тарифа малой скорости с увеличением на 10%.

(См. § 2 примеч. к гр. 84, Части II й Свода Тарифов и Сборн. Тариф. № 344, тарифн. № 6042).

По станции Жлобин.

48) При мелких перевозках, риса провозная плата исчислялась по 16-му классу; следовало-же исчислять по 13-му классу.

(См. 1-е дополнение Сборн. Тариф. № 339 тарифн. № 5850).

По станции Злынка.

49) При перевозках грузов со ст. Брянск М.-Б.-Балт. через Брянск, провозная плата исчислялась за расстояние 228 км.; следовало-же исчислять за расстояние 229 км. (М.-Б.-Балт. I Зап. 228).

50) При перевозках, в навалку лесных материалов из гр. 28-й доля нагрузочного сбора исчислялась по 22 коп.; следовало-же исчислять по 11 коп. с тонны.

(См. п. I-е) разд. III § 44, Части I Свода Тарифов).

По станции Завишин.

51) При перевозках насыпью отрубей пшеничных не начислялся целевой сбор на ремонт вагонов, тогда как на основании Сборн. Тарифов № 229, тарифн. № 2961 указанный сбор начислению подлежал.

По ст. Клинцы мал. скор.

52) При повагонных перевозках дощечек сосновых и еловых длиною 2,5 метра и толщиною 12 сантим., провозная плата исчислялась по 15 спец. классу; следовало-же исчислять по 13 спец. классу.

(См. поз. 3 гр. 28 Части, II Свод. Тариф.).

53) При мелких перевозках железа листового неоцинкованного, провозная плата исчислялась по 13-му классу; следовало-же исчислять по 18-му классу.

(См. поз. 5 гр. 32 Части II-й Свода Тарифов).

54) При мелких перевозках железа листового тонкого, провозная плата исчислялась по 18-му классу; следовало-же исчислять по 13-му классу.

(См. поз. 8 гр. 32 Части II-й Свод. Тариф.).

55) При повагонных перевозках, сбор за хранение грузов исчислялся за норму повагонной нагрузки, тогда как на основании п. 8-го разд. IV, § 44, Части I Свода Тарифов, сбор за хранение взыскивается всегда за действительный вес груза независимо от способа его таксировки.

56) При перевозках грузов со ст. Артемьевск П Дон через Основу, Новобаварию, Ворожбу и Бахмач, провозная плата исчислялась за расстояние 913 км.; следовало же исчислять за расстояние 904 км. (Дон. 245, Южн. 250, М К.-Вор. 105, Зап. 304).

57) При повагонных перевозках бревен сосновых длиною от 4,3 до 9,4 метра, толщиною 12 сантим., провозная плата исчислялась по 13-му специальному классу; следовало-же исчислять по 14-му специальному классу.

(См. поз. 16 гр 28, Части II-й Свод. Тариф.).

58) При перевозках грузов со ст. Дарница М.-К.-Вор. через Бахмач, провозная плата исчислялась за расстояние 490 км. Следовало-же исчислять за расстояние 487 км. (М.-К.-Вор 183 Зап. 304).

59) При мелких перевозках болтов рельсовых, провозная плата исчислялась по 15-му классу; следовало-же исчислять по 18 му классу.

(См. поз. 242 гр. 32 Части II Свода Тарифов).

60) При мелких перевозках пробок деревянных, провозная плата исчислялась по 10-му классу; следовало-же исчислять по 13-му классу.

(См. поз. 10 гр. 10, Части II-й Свод. Тариф.).

По ст.ст. Клинцы гор. и Коммунары.

61) При мелких перевозках цибарок оцинкованных, провозная плата исчислялась по 10-му классу; следовало-же исчислять по 13-му классу.

(См. § 10 примеч. к гр. 33. Части II-й Свода Тарифов).

По станции Клинцы гор.

62) При перевозках насыпью люпинуса (боб волчий) сбор за станционные расходы исчислялся по 46 коп. с тонны; и начислялся целевой сбор на ремонт вагонов; следовало-же сбор за станционные расходы исчислять по 61 коп. с тонны, а целевой сбор на ремонт вагонов не начислять.

(См. Сборн. Тариф. 229, тарифн. № 2961).

По станции Кричев.

63) При перевозках пассажирской скоростью орехов анатолийских, провозная плата исчислялась по багажному тарифу; следовало-же исчислять по II-му классу.

(См. § 1 примеч. к гр. 115 Части II-й Свода тарифов).

64) При мелких перевозках со ст. Одесса Ю.-Зап. вина русского, провозная плата исчислялась по 2-му классу; следовало-же исчислять по схеме исключительного тарифа № 1 по гр. 15.

(См. Часть III Общ Тарифа).

65) При перевозках грузов со ст. Спас-Деменское Р.-Ур. через Смоленск и Оршу, провозная плата исчислялась за расстояние 486 км,; следовало-же исчислять за расстояние 394 км. (Р.-Ур. 132, М.-Б.-Б. 133, Зап. 129).

По станции Климовичи.

66) При мелких перевозках масла гарного, провозная плата исчислялась по 16-му классу; следовало-же исчислять по 10-му классу.

(См. поз. 1 гр. 59, Части II Свода Тариф.).

67) При мелких перевозках частей к соломорезкам, провозная плата исчислялась по 15-му классу; следовало-же исчислять по 20-му классу.

(См. § 1 примеч. к гр. 37 Части II-й Свода Тарифов).

68) При мелких перевозках триеров, провозная плата исчислялась по 19-му классу; следовало-же исчислять по 20-му классу.

(См. Сборн. Тариф. № 342, тарифн. № 5968).

69. При мелких перевозках семени макового, провозная плата исчислялась по 7-му классу; следовало-же исчислять по 7-му специальному классу.

(См. поз. 9 гр. 106, Части II-й Свода Тарифов).

По ст. Климов.

70. При мелких перевозках семени льняного весом 8772 кг., провозная плата исчислялась по 9 спец. классу; следовало-же исчислять по 8-му специальному классу.

(См. поз. 8 гр. 106, Части II-й Свода Тарифов).

71. При перевозках пеньки весом 6534 кг., провозная плата исчислялась по 19 му классу; следовало-же исчислять по 18-му классу.

(См. поз. I гр. 82, Части II-й Свода Тарифов).

72. При повагонных перевозках хлебных грузов сбор за взвешивание исчислялся по 31 коп. с тонны; следовало-же исчислять по 24 коп. с тонны.

(См. п. 1-е разд. II § 44, Части I Свода Тарифов).

73. При перевозках в навалку коры ивовой доля нагрузочно-выгрузочного сбора исчислялась по 11 и по 8 коп. с тонны; следовало-же исчислять по 22 и 16 коп. с тонны, так как названный груз в § 4 Правил о нагрузке и выгрузке не входит.

По ст. Коммунары.

74. При мелких перевозках чесалок ручных, провозная плата исчислялась по 20-му классу; следовало-же исчислять по 18 классу.

(См. поз. 123 гр. 29, Части II Свода Тарифов).

75. При мелких перевозках ведер железных неоцинкованных, провозная плата исчислялась по 7-му классу; следовало-же исчислять по 16-му классу.

(См. поз. 46 гр. 33, Части II-й Свода Тарифов).

76. При мелких перевозках бабита цинкового, провозная плата исчислялась по III-му классу; следовало-же исчислять по II-му классу.

(См. поз. 6 гр. 83, Части II-й Свода Тарифов).

По ст. Красный-Берег.

77. При перевозках грузов со ст. Чугуев Южн. через Ворожбу и Бахмач, провозная плата исчислялась за расстояние 805 км.; следовало же исчислять за расстояние 711 км. (Южн. 304 МКВор. 105 Зап. 302).

По ст. Мена.

78. При повагонных перевозках песка сахарного белого, провозная плата исчислялась по 6 спец. классу; следовало-же исчислять по 5 спец. классу.

(См. поз. 11 гр. 95, Части II-й Свода Тарифов).

79. При мелких перевозках бумаги папиросной, провозная плата исчислялась по 9 му классу; следовало-же исчислять по II-му классу.

(См. поз. 6-б гр. 12, Части II Свода Тар. и Сб. Тар. № 338, тар. № 5816).

80. При мелких перевозках мази обувной, провозная плата исчислялась по 3 классу; следовало-же исчислять по 10 классу.

(См. поз. 10 гр. 66, Части II-й Свода Тарифов).

По ст. Мозырь гор.

81. При мелких перевозках посуды чугунной эмалированной, провозная плата исчислялась по 11-му классу; следовало-же исчислять по 18-му классу.

(См. поз. 200 гр. 33 дополн. 1-е Части II-й Свода Тарифов).

82. При мелких перевозках железа листового тонкого, провозная плата исчислялась по 18-му классу; следовало-же исчислять по 13-му классу.

(См. поз. 8 гр. 32, Части II-й Свода Тарифов).

По ст. Минск мал. скор.

83. При перевозках грузов со ст. Моховая Юго Вост. через Орел и Брянск, провозная плата исчислялась за расстояние 950 километров; следовало-же исчислять за расстояние 750 км. (Ю.-Вост. 38 МББалт. 134 Зап. 578).

84. При перевозках грузов со ст. Палатовка Ю.-Вост. через Валуйки, Ворожбу и Бахмач, провозная плата исчислялась за расстояние 980 км.; следовало-же исчислять за расстояние 1082 км. (Ю.-Вост. 33, Южн. 446, М.-К.-Вор. 105, Зап. 498).

85. При мелких перевозках сетей рыболовных веревочных, провозная плата

исчислялась по 7-му классу; следовало-же исчислять по 15-му классу).

(См. поз. 22 гр. 13-й, Части II-й Свода Тарифов).

86. При повагонных перевозках ячменя сбор за станционные расходы исчислялся по 61 коп. с тонны; следовало-же исчислять по 46 коп. с тонны.

(См. п. 1 разд. 1 § 44, Части I Свода Тарифов).

По ст. Минск гор.

87. При перевозках грузов пропорциональный гербовый сбор в накладной исчислялся в размере 0,2%; следовало-же исчислять в размере 0,1%.

По ст. Новозыбков мал. скор.

88) При перевозках грузов со ст. Яготин Южн. через Бахмач, провозная плата исчислялась за расстояние 567 км.; следовало-же исчислять за расстояние 457 км. (Южн. 185 М.-К.-Вор. 3 Зап. 229).

89. При перевозках грузов со ст. Галицыно М.-Б.-Балт. через Москву и Брянск, провозная плата исчислялась за расстояние 682 километра; следовало-же исчислять за расстояние 675 километров (М.-Б.-Балт. 46, М.-Окр. 54, М.-К.-Вор. 376, Зап. 199).

(См. § 10 примеч. на стр. 116, Части VI Свода Тарифов).

90. При мелких перевозках аптекарского товара, провозная плата исчислялась по 1 классу, следовало-же исчислять по 3-му классу.

(См. поз. 67 гр. 66 Части II-й Свода Тарифов).

По ст. Низковка.

91. При повагонных перевозках хлебных грузов со станции Ольвиополь Ю.-Зап. сбор за перегрузку исчислялся по 1 р. 04 к. с тонны; следовало-же исчислять по 61 коп. с тонны.

(См. Ю.-Зап. дор. Часть V Свода Тарифов).

По ст. Орша.

92. При повагонных перевозках муки костяной провозная плата исчислялась по 28 классу; следовало-же исчислять по 28-му классу со скидкой 30%.

(См. § 2 примеч. к гр. 3, Части II-й Свода Тарифов).

По ст. Осиповичи.

93. При повагонных перевозках кряжей липовых и березовых длиною 8,53 метра, толщиною до 24 сантиметров, провозная плата исчислялась по 13 специальному классу; следовало-же исчислять по 14-му специальному классу.

(См. поз. 16 гр. 28, Части II-й Свода Тарифов).

94. При мелких перевозках камня точильного не наждачного, провозная плата исчислялась по 7-му классу; следовало-же исчислять по 13-му классу.

(См. поз 58 гр 41-й, Части II-й Свода Тарифов).

По станции Почеп.

95. При мелких перевозках шпрот в ящиках со ст. Ленинград Варш. через Витебск и Оршу, провозная плата исчислялась по 13-му классу за расстояние 970 км.; следовало-же исчислять по 8-му классу за расстояние 993 км. (С. Зап. 593 М. Б. Балт. 89 Зап. 311).

См. поз. 47-а гр. 5 Части II Свода Тарифов).

96. При мелких перевозках масла гарного, провозная плата исчислялась по 16-му классу; следовало же исчислять по 10 классу.

(См поз. 1 гр. 59, Части II-й Свода Тарифов.

97. При перевозках грузов со ст. Баку Прист. Зак. в направлении по указанию отправителя через Дербент, Ростов, Основу, Ново-Баварию, Ворожбу и Бахмач, провозная плата исчислялась за расстояние 2346 км., следовало-же исчислять за расстояние 2539 км. Зак. 236 С. Кавк. 1036 Дон. 521 Южн. 250 М. К. Вор. 105 Зап. 391.

(См. Сб. Тарифов № 296, тарифн. № 4659).

По станции Речица.

98. При повагонных перевозках цемента портландского, провозная плата исчислялась по 22-му классу; следовало-же исчислять по 20 классу.

(См. поз. 20 гр. 1, Части II-й Свода Тарифов).

99. При мелких перевозках клея костяного, провозная плата исчислялась по 18-му классу; следовало-же исчислять по 16-му классу.

(См. поз 11 гр. 46, Части II-й Свода Тарифов).

100. При повагонных перевозках молотых хлебных сметок сбор за станционные расходы исчислялся по 46 к. с тонны; следовало же исчислять по 61 коп. с тонны.

(См. п. 1 разд. 1 § 44, Часть I Свода Тариф.).

101. При перевозках грузов со ст. Цветково Ю.-Зап. через Черкассы и Бахмач, провозная плата исчислялась за расстояние 530 км.; следовало-же исчислять за расстояние 534 км. (Ю. Зап. 62 Южн. 228 М. К. Вор. 3. Зап. 241).

По ст. Слуцк. гор.

102. При мелких перевозках риса обделанного, провозная плата исчислялась по 16-му классу; следовало же исчислять по 13-му классу.

(См. поз. 91 гр. 5 и 1-е доп. к Части Свода Тарифов).

103. При мелких перевозках бумаги оберточной обложенной деревянными планками и обтянутой проволокой провозная плата исчислялась по 13-му классу; следовало-же исчислять по 11-му классу.

(См. поз. 6-б гр. 12, Части II-й Свода Тар. и Сб. Тар. № 338, тарифн. № 5816).

104. При мелких перевозках станков швейных машин, провозная плата исчислялась по 3-му классу; следовало-же исчислять по 15- классу.

(См. поз. 86 гр. 61, Части II-й Свода Тарифов).

По станции Слуцк.

105. При мелких перевозках ложек аллюминиевых, провозная плата исчислялась по 10-му классу; следовало же исчислять по 1-му классу.

(См. поз. 2 гр. 63, Части II-й Свода Тарифов).

106. При мелких перевозках макарон, провозная плата исчислялась по 1-му классу; следовало-же исчислять по 15-му классу.

(См. поз 62 гр. 5 Части II й Свода Тарифов.

По станции Уречье.

107. При перевозках грузов со ст. Березина, провозная плата исчислялась за расстояние 120 км.; следовало-же исчислять за расстояние 118 км

(См. § 12, Части I-й Свода Тарифов).

По станции Хойники.

108. При повагонных перевозках кругляков ольховых длиною до 2,35 метров, толщиною до 30 сантиметров сбор за станционные расходы исчислялся по 37 коп. с тонны; следовало-же исчислять по 18 коп. с тонны.

(См. разд. 1 (гр. 28-б) § 44, Часть I Свода Тарифов).

Помимо перечисленных неправильностей по таксировке грузовых отправок замечено следующее:

1) Шацилки, Уборок, Руденск, Жлобин, Верейцы, Новозыбков, Гродзянка, Коммунары, Талька, Уречье, Телуша, Пуховичи и друг., вопреки Инструкции о применении Правил о порядке оплаты гербовым сбором грузовых документов, об'явленной в Сборнике Тарифов № 295, тарифн. № 4624 взыскивают во всех случаях при отправлении гербовый сбор с дубликата накладной и проводят таковой по отчету отправления грузов по графе: „гербовый сбор", тогда как на основании указанной инструкции гербовый сбор с грузовых документов, как общее правило, должен взыскиваться на станциях назначения; на станциях-же отправления этот сбор взыскивается только при уплате всех платежей вперед, при отправлении, и в таких случаях надлежит этот сбор включать в общую сумму взысканных при отправлении и по отчету отправления проводить по графе: „уплаченные при отправлении"; в дорожных-же документах показывать в соответствующих расчетных графах.

2) Климовичи, Климов, Унеча, Сураж, Низковка, Уречье, Хоробичи и друг. копии накладных на людские перевозки прямого сообщения, в том числе по воинским требованиям формы № 1, отсылают при дорожных документах на станции назначения, тогда как, согласно код. № 1635, Бюлл. Зап. ж. д. № 148, названные копии представляются в Отдел Сборов при Отчете отправления грузов.

Об'являя изложенное по дорогам, предлагается раз'яснения и указания Отдела Сборов принять к руководству и исполнению.

СЧ и КР инструктировать надлежащих агентов станций, допустивших высокий процент неправильностей.

С Галушко.

ВЕДОМОСТЬ

неправильностей, допущенных станционными агентами при таксировке коммерческих грузовых отправок в марте месяце 1926 г.

Наименование станций назначения.	Количество выданных отправок.			Количество неправильно протаксированных отправок.			СУММА.						% отношение неправ. протакс. отправок к общему числу выданных отправок.
							Перебор.		Недобор.		ИТОГО.		
	Местн. сообщ.	Прям. сообщ.	ИТОГО.	С перебором.	С недобором.	ИТОГО.	Руб.	К.	Руб.	К	Руб.	К.	
I-й участок станционного счетоводства.													
Полужье	—	7	7	3	1	4	4	70	—	57	5	27	57,1
Выгоничи	6	84	90	44	11	55	708	10	13	22	721	32	61,1
Пильшено	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Красный-Рог	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Почеп	292	342	634	26	18	44	171	27	228	22	399	49	6,9
Жудилово	29	28	57		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рассуха	3	3	6	1	—	1	—	86	—	—	—	86	16,7
Унеча пасс. ск.	59	18	77	4	5	9	21	17	12	47	33	64	11,7
Унеча мал. ск.	113	83	196	8	14	22	11	56	147	35	158	91	11,2
Стародуб	182	87	269	16	19	35	55	66	68	23	123	89	13
II-й участок станционного счетоводства.													
Сураж	155	107	262	7	3	10	23	09	2	54	25	63	3,8
Белынковичи	16	18	34	4	1	5	8	26	1	04	9	30	14,7
Коммунары	157	72	229	47	29	76	100	54	155	79	256	33	33,1
Климовичи	123	317	440	23	51	74	53	81	628	90	682	71	16,8
Кричев	84	68	152	30	18	48	147	83	239	21	387	04	31,5
Ходосы	69	95	164	6	2	8	11	84	2	47	14	31	4,9
Темный-Лес	56	57	113	3	14	17	9	02	63	18	72	20	15,0
Белор. Горки	43	170	213	35	6	41	86	31	14	64	100	95	19,2
Зубры	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Орша	52	233	285	18	3	21	295	43	136	01	431	44	7,4
III-й участок станционного счетоводства.													
Клинцы пасс. ск.	141	143	284	18	6	24	46	65	97	99	144	64	8,5
Клинцы мал. ск.	281	564	845	114	75	189	628	20	1152	08	1780	28	22,3%
Клинцы гор.	62	48	110	8	12	20	55	16	315	63	370	79	18,2
Новозыбков пасс. ск.	146	75	221	20	4	24	38	39	22	35	60	74	10,9
Новозыбков мал. ск.	399	286	685	11	19	30	79	83	122	24	202	07	4,4
Злынка	86	42	128	22	16	38	46	84	341	25	388	09	21,9
Добруш	600	218	818	16	6	22	158	09	18	53	176	62	2,7
Климов	101	88	189	15	12	27	66	13	76	13	142	26	14,3
Ново-Ропск	10	3	13	1	—	1	—	88	—	—	—	88	7,7
Семионовка	180	119	299	24	18	42	24	65	75	77	100	42	14,0
Семионовка гор.	57	14	71	2	3	5	4	82	3	90	8	72	7,0
Костобобр	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	—
Узруй	5	5	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Новгород-Сев.	94	29	123	10	3	13	17	91	4	56	22	47	10,6
Новгород-Сев г.	15	9	24	—	3	3	—	—	5	08	5	08	12,5

Наименование станций назначения.	Количество выданных отправок.			Количество неправильно протаксир. отправок.			СУММА.						% отношение неправ. протакс. отправок к общему числу выданных отправок.
							Перебор.		Недобор.		ИТОГО.		
	Местн. сообщ.	Прям. сообщ.	ИТОГО.	С перебором.	С недобором.	ИТОГО.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
IV-й участок станционного счетоводства.													
Гомель-пасс.	220	505	725	24	5	29	99	94	15	80	115	74	4,0
Гомель-тов.	924	1459	2383	93	101	194	806	72	827	82	1634	54	8,1
Гомель-Хоз.	—	88	88	9	—	9	144	06	—	—	144	06	10,2
Гомель-гор.	140	255	395	17	4	21	523	77	21	71	545	48	5,3
Новобелица	208	156	364	9	10	19	64	47	59	57	124	04	5,2
V-й участок станционного счетоводства.													
Якимовка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Речица	392	222	614	39	42	81	398	84	390	01	788	85	13,2
Демехи	—	8	8	3	—	3	—	52	—	—	—	52	37,5
Василевичи	116	4	120	9	5	14	3	13	8	25	11	38	11,7
Авраамовская	19	1	20	1	3	4	—	12	10	72	10	84	20,0
Хойники	282	60	342	72	12	84	771	99	40	22	812	21	24,6
Голевицы	24	—	24	3	1	4	2	29	—	84	3	13	16,7
Калинков. пасс. ск.	159	38	197	4	4	8	36	48	4	53	41	01	4,0
Калинковичи мал. ск.	237	190	427	27	10	37	88	85	92	71	181	56	8,7
Мозырь гор.	71	44	165	19	36	55	87	62	689	96	777	58	33,3
Птичь	136	10	146	11	3	14	19	88	8	83	28	71	9,6
Копцевичи	294	106	400	17	23	40	40	10	130	12	170	22	10,0
Старушки	—	2	2	1	—	1	—	76	—	—	—	76	50,0
Житковичи	220	71	291	9	13	22	22	79	22	40	45	19	7,6
VI-й участок станционного счетоводства.													
Бахмач	52	114	166	20	6	26	5	13	3	23	8	36	15,7
Дочь	42	30	72	11	11	22	4	66	20	52	25	88	30,6
Бондаревка	1	5	6	1	—	1	3	24	—	—	3	24	16,7
Макошино	33	13	46	—	1	1	—	—	—	54	—	54	2,2
Мена	136	226	362	17	19	36	26	92	29	10	56	02	9,9
Низковка	33	37	70	19	2	21	27	76	19	53	47	29	30,0
Карюковка	98	298	396	7	4	11	6	22	20	76	26	98	2,8
Сновская	115	98	213	9	7	16	38	58	38	38	76	96	7,5
Камка	5	2	7	2	—	2	—	38	—	—	—	38	28,6
Городня	126	57	183	2	1	3	3	12	6	77	9	89	1,6
Хоробичи	24	35	59	12	3	15	15	99	9	41	25	40	25,4
Тереховка	27	19	46	1	1	2	—	13	—	29	—	42	4,3
Зябровка	24	33	57	13	5	18	820	76	25	50	846	26	31,6
VII-й участок станционного счетоводства.													
Уза	29	34	63	5	3	8	13	93	177	32	191	25	12,7
Буда-Кошелев.	104	46	150	8	2	10	79	03	6	81	85	84	6,7

Наименование станций назначения.	Количество выданных отправок.			Количество неправильно протаксир. отправок.			СУММА.						% отношение неправ. протакс. отправок к общему числу выданных отправок.
							Перебор.		Недобор.		ИТОГО.		
	Местн. сообщ.	Прям. сообщ.	ИТОГО.	С перебором.	С недобором.	ИТОГО.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Солтановка	70	41	111	1	4	5	—	26	6	60	6	86	4,5
Хальч	16	14	30	3	1	4	4	75	—	62	5	37	13,3
Шацилки	103	31	134	8	11	19	7	51	74	93	82	44	14,2
Горочичи	22	3	25	3	3	6	17	24	1	20	18	44	24,0
Холодники	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VIII-й участок станционного счетоводства.													
Жлобин пасс. ск.	98	40	138	2	2	4	—	21	2	80	3	01	2,9
Жлобин мал. ск.	167	113	280	17	21	38	31	74	103	42	135	16	13,6
Красн.-Берег	31	11	42	1	2	3	6	89	10	19	17	08	7,1
Телуша	16	2	18	1	1	2	—	28	1	63	1	91	11,1
Березина пасс. ск.	106	158	264	4	4	8	4	31	12	05	16	36	3,0
Березина мал. ск.	379	592	971	29	39	68	99	63	438	63	538	26	7,0
Бобруйск гор.	85	178	263	15	21	36	45	25	59	23	104	48	13,7
Ясень	12	4	16	—	1	1	—	—	1	02	1	02	6,2
Брожа	7	1	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ратмировичи	25	4	29	2	4	6	5	26	14	64	19	90	20,7
IX-й участок станционного счетоводства.													
Осиповичи	164	25	189	19	11	30	51	36	15	53	66	89	15,9
Верейцы	20	2	22	3	—	3	2	09	—	—	2	09	13,6
Уречье	38	31	69	14	5	19	48	24	73	85	122	09	27,5
Старые-Дороги	41	12	53	2	2	4	3	68	12	11	15	79	7,5
Слуцк	355	177	532	46	27	73	42	86	186	10	228	96	13,7
Слуцк-гор.	137	130	267	11	12	23	11	07	142	59	153	66	8,6
Уборок	69	9	78	6	3	9	9	50	14	92	24	42	11,5
Гродзянка	97	19	116	3	5	8	2	55	299	97	302	52	6,9
Завишин	38	12	50	—	2	2	—	—	2	73	2	73	4,0
Дараганово	17	1	18	1	—	1	—	12	—	—	—	12	5,6
X-й участок станционного счетоводства.													
Талька	46	4	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пуховичи	178	32	210	16	13	29	16	23	46	87	63	10	13,8
Руденск	92	37	129	12	10	22	61	56	255	20	316	76	17,1
Михановичи	6	2	8	2	1	3	—	55	6	40	6	95	37,5
Минск пасс. ск.	107	126	233	6	1	7	10	09	—	10	10	19	3,0
Минск мал. ск.	1228	822	2050	75	62	137	666	59	280	51	947	10	6,7
Минск гор.	27	84	111	10	7	17	79	50	138	52	218	02	15,3
Беларусь	12	2	14	3	1	4	12	85	1	02	13	87	23,6
ИТОГО	11716	10472	22188	1345	985	2330	8277	35	8834	38	17111	73	10,5

За Начальника Уч.-Расч. Груз. Части **Заец.**

СК. № 2409. О представлении станциями путевых поездных журналов непосредственно в Отдел СК и высылке ДН отрезков IV (рапорт лиц сопровождающих поезд).

(Всем ДН, ДС, ДСП, ДМ и ДЧ).

В изменение п. 20 (абз. 1) Приказа № 2131, Брош. № 48, о введении новых форм путевых журналов — предлагается дежурным по станциям или, по их распоряжению, распоряд. конторам — все отобранные путевые журналы закончивших свое следование поездов, начиная с 1-го июля с. г., направлять по окончании отчетных суток не в контору подлежащего ДН, а непосредственно при надлежащих описях в Правление Отд. СК.

При чем „рапорта лиц сопровождающих, отправляющих и принимающих поезд", которые представляют собою раздел IV путевого журнала, отрываются на станции и препровождаются в контору подлежащего ДН для наблюдения за благополучным следованием поездов.

Если же у ДН встретится неотложная необходимость в том или другом путевом журнале таковой надлежит истребовать от Отдела СК.

За Д *Томашевич*. За СК *Олешкевич*.

ДБН. № 2410. О снабжении работников дорог спецмылом.

Перечень № 1 должностей, коим полагается выдача мыла по норме 400 грамм на работника в месяц, приложенный к приказу код. № 1965, Бюл. дорог № 190, дополняется следующими должностями:

„Истопники и проводники вагонов— поездные".

Врид. ДБН *Кириллов*. ТЭО ДК *Калинин*.

Доринтрудпуть *Редькин*.

ОБ'ЯВЛЕНИЕ.

Согласно телеграммы НКПС от 19/VI с. г. за № 5976, об'является **недействительным** годовой именной служебный билет формы № 1 Б (синий), выданный на имя директора-распорядителя „Добролета"—М. И. Розена—для проезда в текущем году по всей сети ж. д. и внутренних водных путей.

Начальник Административного Отдела *Куколевский*.





Изд. Западные жел. дор.

Гомель, ГУБЛИТ № 890 (1200 экз.). Гомель, Типо-Лит. Западных ж. д. 1926 г.—1536.